

340 An-148/158/168

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 5 kwietnia 2010

Ukraiński koncern Antonow planuje sprzedać do 2024 ok. 340 samolotów An-148/158/168. Rosyjskie WASO liczy na sprzedanie w tym samym czasie podobnej liczby samych tylko An-148.

Image not found or type unknown

O planach dotyczących samolotów pasażerskich i transportowych An-148/158/168 poinformował dyrektor generalny koncernu Antonow, Dmitrij Kiwa. Według niego, na koniec kwietnia planowany jest oblot prototypu 99-miejscowego samolotu An-158. W tym samym czasie ukraiński przewoźnik AeroSwit ma odebrać drugi samolot pasażerski An-148.

Antonow negocjuje obecnie dostawy 70 samolotów An-148 dla przewoźników z Ukrainy i Rosji oraz państw Afryki, Azji i Ameryki Łacińskiej. An-148, zależnie od wersji, może przewozić 69-85 pasażerów na dystansie do 5 km z prędkością 780-850 km/h. Na Ukrainie samoloty tego typu produkuje kijowski Awiant. Do stycznia 2010 powstały 3 An-148.

Kompanie AeroSwit i GP Antonow rozpoczęły eksploatację pierwszego An-148 na wewnętrznych liniach Ukrainy latem 2009 ([An-148 dla Aeroswitu](#)). Pierwszy rejs odbył się 2 czerwca 2009 na trasie Charków - Kijów. Loty międzynarodowe An-148 rozpoczął w grudniu 2009. 28 marca 2010 samolot odbył pierwszy lot na trasie Odessa - Stambuł. Nowe trasy wiodą do Wilna i Moskwy (Wnukowo), a kontynuowane będą loty do Warszawy, Tbilisi i Sankt Petersburga.

Dwa An-148 eksploatuje rosyjska GTK Rossija. W sumie An-148 latające w barwach przewoźników ukraińskich i rosyjskich wykonały dotąd ponad tysiąc lotów, przewoząc ponad 45 tys. pasażerów.

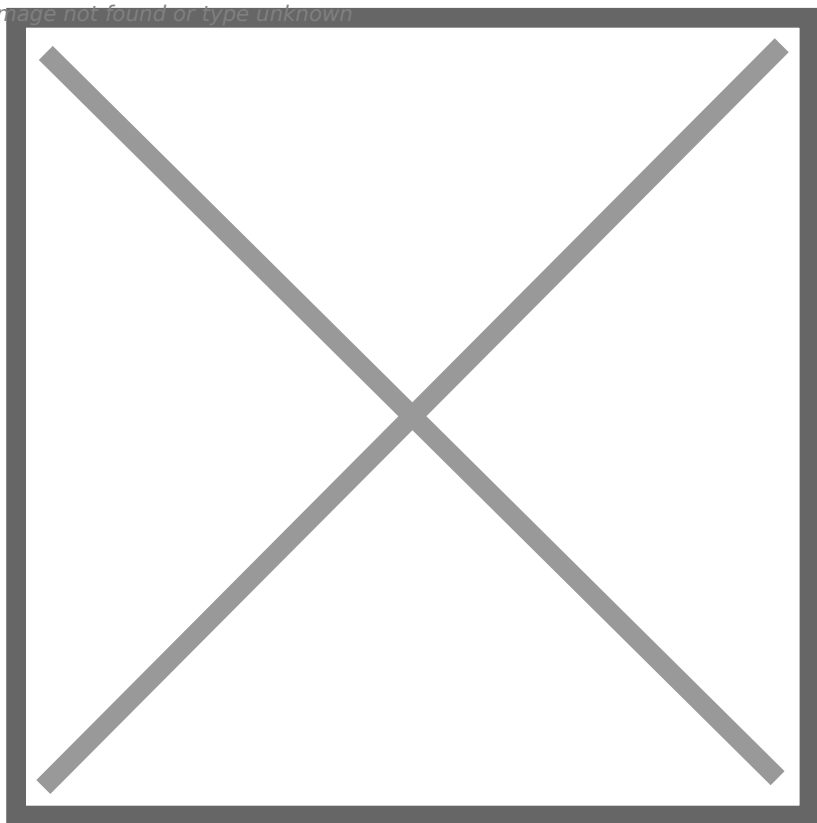
Program budowy An-148 kosztował dotąd ok. 400 mln USD. Jeden samolot tego typu kosztuje 24-30 mln USD.

Samoloty An-148 produkuje także WASO z rosyjskiego Woroneża, wchodzące w skład koncernu OAK ([Rosyjski An-148](#)). Głównym odbiorcą tych samolotów jest kompania leasingowa Iliuszyn Finans. Kilka dni temu przedstawiciele WASO poinformowali, że nie dostarczą w br. 9 zamówionych An-148. W najlepszym wypadku będzie ich 6. Zmniejszenie produkcji wynika z problemów z dostawami komponentów z Ukrainy. Problemy te pojawiły się już wiosną 2009.

Od 2012 WASO planuje produkować po 24 An-148 rocznie, choć pierwotny plan przewidywał coroczną produkcję 36 samolotów. Rosjanie oceniają rynek na samoloty An-148 na 340 samolotów do 2024. Iliuszin Finans zebrał już zamówienia na 110 An-148, w tym 60 ostatecznie potwierdzonych.

Rozwój następców An-148 w Rosji jest blokowany przez OAK. An-158 byłby bowiem bezpośrednim konkurentem Superjet 100 Suchoja ([Dostawy Superjetów 100 w połowie roku](#)), także wchodzącego w skład koncernu. Pojawiają się nawet oceny, że OAK sabotuje cały program An-148. WASO otrzymuje tylko 14% środków zaplanowanych na rozwój. W 2009 do wytwórni trafiły jedynie 23 urządzenia produkcyjne z 337 zamówionych. Stąd między innymi problemy z uruchomieniem produkcji komponentów, które nadal muszą być sprowadzane z Ukrainy. W 2010 finansowanie modernizacji WASO ma być jeszcze mniejsze i wynieść 60% nakładów ubiegłorocznych, czyli zaledwie 150 mln rubli (ok. 5 mln USD). W tym samym czasie nakłady na modernizację wojskowych wytwórni w Irkucku wzrosną 4-krotnie, a na KNAAPO dwukrotnie. Podobne problemy jak WASO ma Awiastar SP z Ulianowska, gdzie budowane są pasażerskie Tu-204, mało interesujące dla linii lotniczych.

Image not found or type unknown



O planach dotyczących samolotów pasażerskich i transportowych An-148/158168 poinformował dyrektor generalny koncernu Antonow, Dmitrij Kiwa. Według niego, na koniec kwietnia planowany jest oblot prototypu 99-miejscowego samolotu An-158. W tym samym czasie ukraiński przewoźnik AeroSwit ma odebrać drugi samolot

pasażerski An-148.

Antonow negocjuje obecnie dostawy 70 samolotów An-148 dla przewoźników z Ukrainy i Rosji oraz państw Afryki, Azji i Ameryki Łacińskiej. An-148, zależnie od wersji, może przewozić 69-85 pasażerów na dystansie do 5 km z prędkością 780-850 km/h. Na Ukrainie samoloty tego typu produkuje kijowski Awiant. Do stycznia 2010 powstały 3 An-148.

Kompanie AeroSwit i GP Antonow rozpoczęły eksploatację pierwszego An-148 na wewnętrznych liniach Ukrainy latem 2009 ([An-148 dla Aeroswitu](#)). Pierwszy rejs odbył się 2 czerwca 2009 na trasie Charków - Kijów. Loty międzynarodowe An-148 rozpoczął w grudniu 2009. 28 marca 2010 samolot odbył pierwszy lot na trasie Odessa - Sztambuł. Nowe trasy wiodą do Wilna i Moskwy (Wnukowo), a kontynuowane będą loty do Warszawy, Tbilisi i Sankt Petersburga.

Dwa An-148 eksploatuje rosyjska GTK Rossija. W sumie An-148 latające w barwach przewoźników ukraińskich i rosyjskich wykonały dotąd ponad tysiąc lotów, przewożąc ponad 45 tys. pasażerów.

Program budowy An-148 kosztował dotąd ok. 400 mln USD. Jeden samolot tego typu kosztuje 24-30 mln USD.

Samoloty An-148 produkuje także WASO z rosyjskiego Woroneża, wchodzące w skład koncernu OAK ([Rosyjski An-148](#)). Głównym odbiorcą tych samolotów jest kompania leasingowa Iliuszin Finans. Kilka dni temu przedstawiciele WASO poinformowali, że nie dostarczą w br. 9 zamówionych An-148. W najlepszym wypadku będzie ich 6. Zmniejszenie produkcji wynika z problemów z dostawami komponentów z Ukrainy. Problemy te pojawiły się już wiosną 2009.

Od 2012 WASO planuje produkować po 24 An-148 rocznie, choć pierwotny plan przewidywał coroczną produkcję 36 samolotów. Rosjanie oceniają rynek na samoloty An-148 na 340 samolotów do 2024. Iliuszin Finans zebrał już zamówienia na 110 An-148, w tym 60 ostatecznie potwierdzonych.

Rozwój następców An-148 w Rosji jest blokowany przez OAK. An-158 byłby bowiem bezpośrednim konkurentem Superjet 100 Suchoja ([Dostawy Superjetów 100 w połowie roku](#)), także wchodzącego w skład koncernu. Pojawiają się nawet oceny, że OAK sabotuje cały program An-148. WASO otrzymuje tylko 14% środków zaplanowanych na rozwój. W 2009 do wytwórni trafiły jedynie 23 urządzenia produkcyjne z 337 zamówionych. Stąd między innymi problemy z uruchomieniem produkcji komponentów, które nadal muszą być sprowadzane z Ukrainy. W 2010 finansowanie modernizacji WASO ma być jeszcze mniejsze i wynieść 60% nakładów ubiegłorocznych, czyli zaledwie 150 mln rubli (ok. 5 mln USD). W tym samym czasie nakłady na

modernizację wojskowych wytwórni w Irkucku wzrosną 4-krotnie, a na KNAAPO dwukrotnie. Podobne problemy jak WASO ma Awiastar SP z Ulianowska, gdzie budowane są pasażerskie Tu-204, mało interesujące dla linii lotniczych.

Powiązane wiadomości

[340 An-148/158/168 \(2010-04-05\)](#)

[An-148 dla Aeroswitu \(2009-06-09\)](#)

[An-148 dla VIP-ów? \(2008-04-18\)](#)

[Rosyjski An-148 \(2009-07-14\)](#)

[An-148 dla Aeroswitu \(2009-06-09\)](#)

[An-148 dla VIP-ów? \(2008-04-18\)](#)

[Dostawy Superjetów 100 w połowie roku \(2009-12-24\)](#)